

EL AVISADOR NUMANTINO.

PERIODICO LITERARIO, DE INSTRUCCION PUBLICA,

AGRICOLA, INDUSTRIAL Y DE ANUNCIOS.

Se publica todos los Jueves y Domingos del año en un pliego marca regular y de buena impresion á tres columnas.—Se suscribe en esta Ciudad en la Imprenta y Libreria de Rioja á 8 rs. el trimestre para esta Ciudad y á 9 fuera de ella franco de porte.—Derecho del suscriptor á un anuncio gratis cada mes siendo de su pertenencia.—La correspondencia se dirigirá al Editor del Avisador Numantino.

OBRAS PÚBLICAS.

Del último número de *El Ebro* fecha 27 del presente mes, que se publica en Logroño, copiamos el siguiente artículo que como verán nuestros lectores se refiere á la construccion de la carretera de esta á aquella capital. Escusado es decir nos satisface muy mucho el que se agite la terminacion de la espresada carretera, que tanto tiempo hace está paralizada, y no seguramente por causa de nuestra provincia cuyas obras se hallan concluidas tantos dias há.

Respecto á la adopcion del trazado que se recomienda, encontramos muy atendibles y fundadas las razones que en su favor se aducen tanto por los accidentes del terreno, como por la mayor economia en su construccion.

Tiempo es yá de que prescindiendo de las ventajas generales que ha de proporcionar la via de que hablamos, se pongan en mayor contacto las dos capitales de Provincia mas próximas entre si, y que no obstante viven en un alejamiento casi completo, por efecto de la falta de un medio de comunicacion que facilite y estreche las relaciones de dos pueblos, cuyos antiguos recuerdos no pueden borrarse tan facilmente.

Carretera de primer orden de Soria á Logroño.

Hemos tenido ocasion de ver los trabajos hechos por el Ingeniero de esta provincia, Sr. Ibarreta, para cumplimentar una órden de la Direccion general del ramo de 29 de Noviembre de 1859, por la que se le mandaba presentar un estudio comparativo de los dos

trazados que pueden adoptarse para la conclusion de la carretera de Soria á Logroño, en el trozo que resta por construir desde el rio Labalé hasta el barranco de la Araña.

Sin los conocimientos necesarios para juzgar científicamente obra tan acabada, no podemos menos, sin embargo, de dar á conocer á nuestros lectores algunos de los datos mas curiosos que encierra, y que creemos serán examinados con gusto por referirse á una de las mas importantes vías de comunicacion para nuestra provincia, tanto tiempo há, paralizada, pero que hoy creemos próxima á una inmediata realizacion.

El proyecto completo y detallado que ha sido elevado á la Direccion de obras públicas, se ocupa del trazado *por abajo*, siguiendo las márgenes del rio Iregua, y del *de arriba*, por Lumbreras, Horcajo y Aldeanueva.

El primero de estos trazados sigue al principio el trozo desde el rio Labalé á Lumbreras, que le es comun tambien con el segundo, en el que está construida ya casi toda la esplanacion y afirmado el terreno, pero sin principiar las obras de fábrica: grandes desprendimientos han tenido lugar desde que se suspendieron las obras, efecto de la calidad del terreno, que ofrece por esta circunstancia una de las mayores dificultades que en las obras se presentan. Desde Lumbreras hasta el final, el terreno que atraviesa la carretera se compone de laderas muy inclinadas, formadas de bancos de piedra descuartizada por la accion atmosférica y que se resbalan en masa, ó bien de detritus de tierra ó grandes bloques sin cohesion y minados por

constantes filtraciones, alguno de los cuales puede que pese hasta 30,000 arrobas. Estos accidentes se encuentran principalmente en el trozo frente á Lumbreras, donde existen grandes aglomeraciones de bloques suspendidos en la ladera, denominados *desecadas*.

La longitud total de la linea de este primer trazado es de 15,k068, pero la longitud de todas las obras que hay que construir, no es en realidad mas que 2,k635.

El segundo trazado, por Horcajo y Aldeanueva, se separa del anterior en el molino de Lumbreras, desde cuyo punto sube por delante de la poblacion hasta la divisoria de los rios de Aldeanueva y Labalé, á una altura de 165 ms, y baja por el primero á empalmarse de nuevo con la carretera construida, salvando un desnivel de 402 ms.

En los 6 primeros kilómetros de la parte privativa de este trazado hay que hacer grandes desmontes en roca floja; y en los restantes, en laderas muy inclinadas de roca dura, donde se necesitarán muros de sostenimiento.

La longitud de la linea siguiendo este trazado, es de 20,k610; y lo que hay que construir por completo 11,k501.

El primer trazado, sigue la ondulacion del rio Iregua sin recodos ni curvas de pequeño radio; ventaja de que carece el segundo, pues bajo el punto de vista de su direccion horizontal tiene dos zig-zags muy considerables, y presenta entre sus extremos una gran curva de doble inflexion.

En cuanto á su trazado vertical tambien la ventaja nos parece que está en favor del primero, pues sigue la corriente

media del río, sin pasar ninguna de sus rasantes del 5 p‰; al paso que el segundo, que, como hemos dicho ya, sube á la divisoria de los ríos Labalé y Aldeanueva, tiene que bajar con una pendiente media de 4,7‰, con rasantes de 5,3; 5,5; y 5,9‰.

La longitud del primer trazado es también menor que la del segundo en 5,658; por lo cual nos parece que todas estas ventajas determinan como mejor el trazado por abajo, que afortunadamente tiene también de su parte la no pequeña de su menor costo, pues que según los presupuestos formados, hay á su favor una diferencia de cerca de un millón de reales.

«Pero la elección del mejor trazado estamos seguros de que se hará acertadamente por la ilustrada Dirección de obras públicas en vista de los informes que el Sr. Ingeniero de esta provincia habrá elevado á su consideración; y por ahora solo debemos felicitarnos de que se haya llevado á cabo el trabajo de que nos ocupamos, que tanto facilitará la terminación de esta carretera vital para nuestro país.»

Insertamos á continuación varios párrafos de un artículo publicado por el *Dauro*, periódico de Granada, sobre la necesidad inmediata de proceder á la construcción de carreteras y caminos vecinales, con el fin de dar más vida á las líneas de ferro-carriles.

«Los ferro-carriles son la idea fija de los pueblos modernos; hace trescientos años que en cada capital de provincia se construía una catedral; en las ciudades, conventos; en los pueblos, parroquias, en los despoblados, ermitas; hoy en cada provincia, en cada partido judicial, en cada pueblo, se proyecta un ferro-carril, y nadie se contenta con una simple carretera, que miran todos como un medio de transporte demasiado vulgar.

Tenemos ferro-carriles, de Madrid á Alicante y Valencia; dentro de poco á Cartagena, Andalucía, Estremadura, Galicia, Santander, Provincias Vascongadas, Aragón y Cataluña.

Hoy tenemos unos mil cien kilómetros de ferro-carriles en explotación, y pronto España va á estar cruzada por una porción de líneas generales que labrarian

seguramente su felicidad si los ferro-carriles pudiesen dar sí solos tan brillante resultado.

Todo el mundo espera con ansia la terminación de las líneas; todos se mueven, se agitan, se estremecen á la idea de una concesión, al anuncio de un trazado, al recuerdo de una paralización de las obras ó de un siniestro el más insignificante.

Los pueblos hacen esfuerzos heroicos y creen poder descansar de sus fatigas cuando han conseguido que la línea pasase por sus terrenos, que la estación estuviese cerca de su casa.

Ciertamente que al examinar el entusiasmo de muchas poblaciones nos hemos preguntado: ¿Conoce el pueblo la verdadera importancia de los ferro-carriles? ¿Han discurrido alguna vez sobre los efectos que deben producir después de construídos? ¿Corren acaso muchos detrás de una ilusión que se ha de convertir después en desengaño?

Si se atiende al interés general de la nación; si los ferro-carriles son el complemento de un sistema de carreteras y caminos vecinales ideados y construídos para servirles de auxiliares; si los medios de comunicación están combinados unos con otros, y todos responden á un plan general y á un pensamiento meditado, ¿cómo podría negarse la importancia de los ferro-carriles? ¿cómo podría desconocerse su inmensa utilidad? Los gobiernos más opuestos en política se apresuran á establecer en su país, este medio el más poderoso de fomentar la riqueza interior, y como si respondieran á un pensamiento instintivo, todos marchan adelante sin parar mientes en la transformación universal que el establecimiento completo de líneas ferradas debe necesariamente producir.

Los ferro-carriles no son una conveniencia, son una necesidad.

En una época en que la audacia inteligente del hombre ha sabido suprimir el tiempo para transmitir sus ideas á distancias inmensas, ¿podrían estar en armonía los conocimientos humanos, si para viajar nosotros, no hubiéramos conseguido mayor velocidad que la de los carros?

Si las ideas son conducidas por la elec-

tricidad los que las producen deben al menos ser conducidos por el vapor.

Una línea general de ferro-carriles sin ramales, sin carreteras, sin caminos vecinales, es una cosa que no se puede concebir como no se puede concebir una ciudad con magníficas calles paralelas que la atravesen en toda su longitud sin travesías laterales; como es difícil de concebir un río que fuese al mar desde su nacimiento sin fuentes, sin arroyos, sin ríos que afluyan á él y aumenten su caudal.

¿Que importancia podría tener un ferro-carril de doscientos kilómetros, si dependiese su alimentación de los puntos extremos exclusivamente?

Para tener ferro-carriles útiles, es necesario que la nación esté naturalmente cubierta de carreteras y caminos vecinales; es indispensable que no haya centro alguno de producción ó de consumo que no tenga fácil y espedito acceso á ellos. ¿De que os servirá un ferro-carril de cien leguas si los productos que se encuentran á diez ó doce de la línea han de pagar en ellas, por transporte cantidades excesivas que les hagan imposible la competencia?

En una nación tan poco poblada como España, no son probables grandes rendimientos por parte de los viajeros, y en un país en que no están cultivadas las tierras de tercera y cuarta clase, no puede la agricultura ofrecer á la exportación sobrantes considerables.

Los ferro-carriles han de luchar en España con esos tres grandes inconvenientes: poca población, pocos productos y poco consumo.

Para que puedan en los primeros años subsistir y prosperar es indispensable que el gobierno, las provincias, los pueblos crucen de carreteras y caminos vecinales toda la superficie de la nación, disminuyendo de este modo las dificultades que surgen en el planteamiento de estas vías.

Cubrid de carreteras y caminos veci-

nales, bajo un sistema meditado toda la nacion, y surgirán los ferro-carriles pujantes y llenos de vida; si construís estos y desatendeis aquellos, no espereis otra cosa que un resultado raquítico y mezquino, de ninguna manera en relacion con el sacrificio que hacemos, ni con las esperanzas que hemos concebido.

NOTICIAS GENERALES.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS.

Viena 27.—El emperador ha nombrado caballeros de la orden de María Teresa al rey y los príncipes de Nápoles.

Londres 28.—Hay noticias de Washington que alcanzan al 15.

La revolucion adelanta en los Estados del Sur.

Está ya preparado el programa para la confederacion de los mismos Estados.

El coronel Haynes ha sido enviado á Washington por los carolinos, á fin de pedir la rendicion del fuerte de Sumter. Al mayor Anderson, comandante del fuerte, se le ha advertido que si no entrega la fortaleza, esta será atacada.

Nápoles 26.—El bombardeo de Gaeta continúa, pero es mucho mas moderado.

Se han descubierto aquí correspondencias importantes con Gaeta.

Turin 28.—Las elecciones que se verifican tranquilamente son satisfactorias, tanto en esta capital como en las provincias.

Paris 29.—El «Monitor» publica un decreto imperial creando una medalla conmemorativa de la expedicion á China.

Pesth 28.—Hay grande agitacion en las poblaciones.

San Petersburgo.—Han fracasado las negociaciones entabladas con el Banco de Francia para cambiar 50 millones de francos en oro por igual suma en plata.

Turin 28.—Conócese el resultado de 200 elecciones, de las cuales 20 han sido ganadas por la oposicion.

Garibaldi y Poerio han sido elegidos en Nápoles.

Nápoles 28.—Gaeta ha enviado aquí un parlamentario. Un vapor italiano ha marchado á la fortaleza, y el fuego se ha

suspendido por una y otra parte. Los desertores de la plaza de Gaeta aseguran que se hablaba en ella de proyectos de rendicion.

—Dice *La Correspondencia* del 29. El conde Montemolin, cuya misteriosa y rápida muerte está dando lugar á tantos comentarios, espidió en fecha 1.º del actual un manifiesto, repartido con profusion en Italia y Francia, disculpando su conducta en San Carlos de la Rápita; haciendo nuevos cálculos y promesas, y reivindicando para si (y esto es lo mas importante) sus derechos á la corona de España, en conderacion de la conducta y pretensiones de su hermano D. Juan. Las cartas de Marsella, escritas por carlistas que siempre siguieron la fortuna del pretendiente, dicen que D. Juan no se lavará de la mancha que sobre él arrojan las sospechas de la opinion, si no hace renuncia de sus supuestos derechos.

—Un caballero inglés que hemos dicho está hace tiempo haciendo investigaciones históricas en el archivo de Simancas ha descubierto un despacho muy importante que en 25 de Julio de 1496 dirigió D. Pedro Ayala desde Londres á los reyes de España. «Creo dice el despacho, que Vuestras Altezas saben ya que el rey de Inglaterra ha equipado una flota para descubrir ciertas islas y continentes que, segun le informaron, habian encontrado ciertas gentes de Bristol, que armaron algunos buques el año pasado con el mismo fin. He visto el mapa que ha hecho el descubridor, que es otro genovés como Colón, y que estuvo en Sevilla y Lisboa solicitando auxilios para sus descubrimientos.

Durante los últimos siete años, la gente de Bristol ha enviado anualmente dos tres ó cuatro caravelas, en busca de la isla del Brasil y de las siete ciudades, segun lo que se imagina este genovés. El rey ha resuelto enviar buques, que llevaban provisiones para un año. Dicese que uno de ellos, en que iba un fraile llamado Buil, ha vuelto á Irlanda muy apurado, hallándose el buque muy roto. El genovés ha proseguido su viaje. Yo dije al rey de Inglaterra que en mi opinion, esas tierras eran ya de Vuestras Altezas; y aunque le dí mis razones, no le gustaron.»

—La fábrica de pianos de Baissetot establecida desde 1851 en Barcelona, va á recibir tan gran aumento, que los fabricantes se prometen poder entregar al público en cada año 1.200 de aquellos ins-

trumentos. Para hacer mas rápida la fabricacion, fuertes capitalistas han suministrado á los Sres. Baissetot cuantos recursos podian necesitar para las grandes reformas de que va á ser objeto su establecimiento.

—En Paris ha empezado á publicarse con el título de *La joven Francia*, un periódico literario que hace un llamamiento á la juventud considerándola, como dice bruscamente el cronista de *La Patrie*, el porvenir, la fuerza viva, la fé, la esperanza y la caridad de la patria.

—Es sabido que los músculos están mas desarrollados en el hombre en el lado derecho que en el izquierdo: esta verdad ha sido comprobada de un modo irrecusable por Eduardo Weber. Sin embargo parece que el lado izquierdo está mas favorecido en cuanto á sensibilidad de los órganos; segun Weber, la mano izquierda percibe mejor que la derecha las variaciones de temperatura y presion, y segun las investigaciones que acaba de hacer Fechner, la mayoría de los individuos á quienes ha examinado, oyen mejor por el oido izquierdo que el derecho. En cuanto á la esplicacion de esta diferencia fisiológica entre los oidos, Fechner cree que la costumbre muy general de dormir del lado derecho, puede influir algo en ella. Las esperiencias del profesor Ruete prueban que la mayor ó menor limpieza del interior de los oidos, no influye en sensibilidad relativa.

—Dice *El Diario* de Tarragona que la direccion general de Obras públicas ha devuelto al ingeniero jefe de la division de los ferro-carriles catalanas el proyecto de estacion comun para el empalme en Tarragona de las vías de Barcelona y Valencia, con objeto de que se haga un nuevo estudio. En el interin se ha mandado á la compañía de la vía de esta última ciudad á Reus, que suspenda las obras de la estacion que estaba levantando en la plaza de Fernando VII, quedando por consiguiente los trabajos en suspenso.

—La colonizacion blanca española en Santo Domingo va en aumento. Últimamente llegaron 500 colonos agricultores contratados por aquella república.

—Segun anuncia *El Telégrafo* las locomotoras han llegado hasta Monzon en el ferro-carril de Barcelona á Zaragoza. El sábado último debió salir de la primera de dichas capitales un tren especial con

la junta directiva y algunos convidados para recorrer y examinar las obras recién construidas.

—Apenas hay memoria en París de una recepción académica que haya escitado tanto la curiosidad pública como la verificada el día 24. El nuevo académico era el padre Lacordaire, y el que había de contestar á su discurso era M. Guizot, aquel católico, y este protestante, y ambos dos de las primeras y más legítimas celebridades europeas. El Padre Lacordaire se presentó con su hábito de dominico. Los discursos de ambos fueron dignos, magníficos, y el público los interrumpió con frecuencia con ardientes aplausos. La emperatriz asistió por primera vez á la Academia.

—Segun una estadística de Londres, los mercados de aquella capital venden al año 1.756.000 gallinas y pollos muertos, 60.000 idem vivos, 1.002.000 gansos muertos, 383.000 patos muertos, 40.000 id. vivos, 124.000 pavos muertos. Total de aves: 3.365.000. El número de huevos que se consumen anualmente en el Reino-Unido, se evalúa en 2.500.000.000. Solo la Francia le envía más de 100.000.000 cada año.

—Dice *La Correspondencia* del 28. Ayer ha fallecido el Excmo. Sr. D. Antonio Gil de Zárate, antiguo director de instrucción pública, y después subsecretario del ministerio de la Gobernación, y consejero real.—El Sr. Gil de Zárate, autor de algunas obras didácticas importantes, se había distinguido como uno de nuestros primeros poetas dramáticos, enriqueciendo el teatro nacional con algunas composiciones tan distinguidas como *Carlos II el Hechizado*, *Guzmán el Bueno* y *D. Alvaro de Luna*. El Estado ha perdido uno de sus más dignos servidores, y las letras españolas uno de sus ingenios más esclarecidos y justamente celebrados.

—Segun han asegurado á *La Corona* de Barcelona, varios jesuitas procedentes de las comunicaciones suprimidas en Nápoles, se han establecido en Balaguer, bajo la autoridad eclesiástica del Sr. Obispo de la Seo de Urgel.

—La línea de vapores que ha puesto en comunicación directa los puertos de Bilbao y Sevilla, cuya navegación inauguró el vapor *Italica*, con gran fortuna para la compañía y provecho del comercio, espera tener pronto otro nuevo buque que se está construyendo en Inglaterra y se llamará el *Vasco-andaluz*, para hacer viajes alternados con el *Itálica*,

dando el consiguiente ensanche al tráfico marítimo entre ambos apartados puertos.

—Las heladas han sido generales en la Mancha y las Castillas durante la última semana. Las labores del campo han podido seguirse, y los sembrados se presentan bien. El ganado ha sufrido bastante en algunos puntos á consecuencia del frío.

—*La Crónica* de Gibraltar dice que el vapor *Adelia*, que salió de aquel puerto el día 15 con pliegos para el Gobernador de Mogador, se vió precisado á entrar en Tánger de arribada, á causa del temporal y que á ruego de los armadores de este buque el comandante de las fuerzas navales españolas en Algeciras Don Ramon J. Perez, tuvo la benevolencia de autorizar que el *Adelia* se surtiese de carbon, si no lo encontraba en los depósitos de Mogador, del vapor español estacionado en aquel puerto, para poder regresar á Gibraltar.

—Tanto la industria como el comercio y la navegación han tomado un gran desarrollo en Bilbao en el último año. Las fabricas de hierro aumentan más cada día, y otras de diferentes industrias se aclimatan con éxito. La navegación de vapor para el cabotaje interior y exterior cuenta en la actualidad con líneas para Santander, San Sebastian, Coruña Gijon, y Sevilla, y con otras dobles para Bayona, Santander, Liverpool y Londres. Ahora se trataba de establecer otra compañía cuyos buques hicieran viajes periódicos entre Bilbao y la capital de Inglaterra.

Precio medio que han tenido los granos, en los mercados de la provincia, en la primera quincena de Enero.

Mercados.	Trigo puro.	Comun.	Centeno	Cebada.
Agreda...	40	»	24	28
Almarza..	40	33	28	28
Almazán.	54	26 66	24	24 66
Berlanga.	52	25	22	23
Burgo de Osma....	34 50	25	22	24
Gómara..	37	30	26	27
Medina...	34	24	»	25
Soria.....	40	30	27	28 50
Precio medio en toda la provincia	36 44	27 66	24 71	26 2

GACETILLA.

TENIA RAZON.—Pedían dos caballeros una muchacha á su padre para ca-

sarse con ella. El uno era rico y el otro pobre. El padre se decidió por el último. Preguntándole por qué no se la daba al rico, —contestó;— porque el rico que es necio está en camino de ser pobre, y el otro á quien su pobreza ha hecho avisado está en camino de ser rico.

ALCALDE LISTO.—Se fué á quejar un mozo al alcalde de cierto pueblo de que habiendo servido á unos frailes no le querian pagar la soldada, por que les sirviese más tiempo del que estaba obligado y que habia cumplido. El alcalde mandó á llamar al procurador del convento prestando tener que hablarle de un negocio de importancia, y dió orden á un alguacil de que cuando los frailes llegaran, tomase las mulas y las escondiese. Vinieron efectivamente los reverendos; el alcalde los recibió muy bien, y les rogó que pagasen al mozo; pero el procurador sonriendo le contestó: «perdone su merced, pues su autoridad solo puede alcanzar á los legos, que el acreedor nos cite ante nuestro juez y él ordenará lo que sea justo.» Salieron los frailes preguntaron por las mulas y les dijeron los mozos que el alguacil las habia llevado. Entraron á quejarse al alcalde, pero él entonces repuso: «bien hecho está, porque al menos no me negará vuestra reverencia que las mulas no son legas.»

SECCION DE ANUNCIOS.

EL LIBRO DE LAS FAMILIAS.

NOVISIMO MANUAL PRACTICO.

DE COCINA, ECONOMIA DOMESTICA Y DE HIGIENE,

para aumentar el bien, conservar la salud y lograr una larga y dichosa vida.

OCTAVA EDICION,

revisada, corregida y muy aumentada

CON

LA LLAVE DE LA VIDA.

Consejos admirables para hacer fortuna, y otras curiosidades amenas y de gran utilidad.

Un tomo en 8.º de 600 páginas en rústica.

Se vende en la Libreria de Rioja á 12 reales.

Francisco P. Rioja, Editor responsable.

SORIA.—Imp. de D. Francisco P. Rioja.